of the sorrows of cultivators. We shall take appropriate steps so that their miseries are mitigated.

श्री उदय प्रताप सिंह: आदरणीय सभापति जी, मैं यह जानना चाहता हूं कि राज्य सरकारों की अपनी-अपनी क्षमताएं होती हैं और राज्य सरकारों के पास अपने-अपने सीमित साधन होते हैं। इसलिए अगर नुकसान की ज्यादा संभावना हो, तो पहले से जो पैमाना बना हुआ है, उसके आधार पर भी केंद्र सरकार को राज्यों को सहायता देनी चाहिए। तमिलनाडु, विदर्भ, महाराष्ट्र, उत्तर प्रदेश, बंगाल, उड़ीसा, बिहार-इन सबमें बाढ़ से हज़ारों एकड़ नुकसान हुआ है, हर तरह का नुकसान हुआ है। केंद्र सरकार जो यह राज्य सरकारों पर छोड़ देती है, उसके बजाय केंद्र सरकार इसमें गहरी रुचि दिखाकर सरकारों को सहयोग करे, यदि इसके लिए सरकार कोई ठोस योजना बना रही है, तो उससे सदन को अवगत कराए।

SHRI SONTOSH MOHAN DEV: Sir, through the Planning Commission, we do give funds to respective State Governments for de-siltation and other projects. In future also, more schemes will be taken up.

*89. [The questioner (SHRI JANESHWAR MISHRA) was absent For answer *vide* page 34]

Enquiry into aircraft landing

*90. SHRI R.P. GOENKA: Will the Minister of CIVILAVIATION be pleased to state:

(a) whether it is a fact that recently a Boeing 737 aircraft of an airline, which was operating on its scheduled flight from Kolkata, overshot the runway while landing at Mumbai airport and got stuck in mud for almost three days, thereby affecting normal operations to and from the busy airport, causing considerable inconvenience to the travelling public and also huge financial losses to the industry due to restricted air operations; and

(b) if so, the results of any enquiry made into the incident and the fresh steps initiated to avoid recurrence of such potentially dangerous incidents in future?

THE MINISTER OF STATE OF THE MINISTRY OF COMPANY AFFAIRS (SHRI PREM CHAND GUPTA): (a) and (b) A Statement is laid on the Table of the House.

Statement

(a) M/s. Air Sahara Boeing 737 aircraft VT-SID on 9th October, 2005, overshot the available landing distance of runway 27/09 at Mumbai airport and ploughed into the soft ground beyond the runway end. The runway 27 was closed at 1920 hours IST and secondary runway was made operational at about 1950 hours on the same day. Runway 27 was partially opened at 2315 hours IST on 09th October, 2005 itself. The aircraft was debogged at 0835 hours IST on 13th October, 2005, after the surface was prepared and other arrangements were put in place for pulling out the aircraft. During this period there was corresponding adjustments to the flying operations, some inconvenience to the passengers and losses due to restricted air operations.

(b) Formal enquiry into the incident is in progress. However, there are safety procedures and directives of Directorate General of Civil Aviation (DGCA) already issued as Safety Circular advising the crew to abort such unstabilised approaches and carry out Go-Around. DGCA have also circulated Approach & Landing Accident Reduction (ALAR) tool kits to all operators and had conducted training for their flight crew.

श्री आर० पी० गोयनका: सभापति महोदय, जो जवाब मंत्री जी ने दिया है, कुछ हद तक वह बहुत अच्छा है, क्योंकि technical explanation दिया गया है, लेकिन मैं मंत्री जी का ध्यान इस तरफ दिलाना चाहता हूं कि फॉग के कारण बहुत से शहरों में-दिल्ली, कोलकाता, जयपुर में फ्लाइट्स डिले होती हैं। सर्दी का मौसम है, हम लोगों को घंटों तक एयरपोर्ट पर बैठे रहना पड़ता है, कोई सूचना नहीं होती। तो क्या मंत्री जी नए instruments जो ज़ीरो विज़िबिलिटी पर लैंड करा सकें, उनकी तरफ कुछ ध्यान दे रहे हैं? यदि दे रहे हैं तो कहां, कब तक वे कार्यवाही करेंगे?

श्री प्रेमचन्द गुप्ता: सभापति जी, जो इश्यू या क्वेश्चन है, वह थोड़ा सा डिफरेंट है। गोयनका जी ने जो पूछा, इस पर्टिकुलर ऑवर में जो ओवरशॉट किया.... **(व्यवधान)**

श्री सभापति: बाद में बता दीजिएगा। The Question Hour is over.